

T-1NEU Moderne Tramplanung für die westliche Turmstraße: Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität und Wirtschaftsverkehr im Einklang

Gremium: Mitgliederversammlung
Beschlussdatum: 20.09.2022
Tagesordnungspunkt: 5. Tramausbau in Moabit

Antragstext

1 Die Tram als leistungsfähiges und kostengünstiges Verkehrsmittel ist ein
2 unverzichtbarer Baustein der Mobilitätswende. Der Kreisverband Berlin-Mitte von
3 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßt daher die von der Senatsverwaltung für Umwelt,
4 Mobilität, Verbraucher und Klimaschutz geplante Stärkung des ÖPNV durch die
5 Verlängerung der Tram auf der wichtigen Relation vom U-Bahnhof Turmstraße bis
6 zum S-Bahnhof Jungfernheide.

7 Mobilitätswende sowie Klima- und Umweltschutz sind aber zwei Seiten derselben
8 Medaille. Bei Planungen für die Verkehrsinfrastruktur müssen das Stadtgrün und
9 auch die Belange der anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes, vor allem auch
10 der Fußgänger*innen sowie der Anwohnenden und örtlichen Gewerbetreibenden stets
11 mitgedacht werden.

12 Die bisherige Planung für die Turmstraße zwischen Bremer Straße und
13 Beusselstraße mit einem separaten Gleiskörper für die Tram würde zur Fällung
14 zahlreicher Bäume und zum dauerhaften Verlust von Baumstandorten sowie zur
15 Reduzierung der Gehwegbreiten führen. Das widerspricht den Zielen des Berliner
16 Mobilitätsgesetzes, den Erfordernissen der Klimaanpassung und den
17 Sanierungszielen für das städtebauliche Sanierungsgebiet Turmstraße. Die
18 bisherige Variantenabwägung bei der Tramplanung, die in nicht nachvollziehbarer
19 Weise die Abschnitte Turmstraße und Huttenstraße kombiniert betrachtet, stellt
20 die nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt, Fußverkehr und Städtebau in der
21 Turmstraße geschönt dar.

22 Wir fordern, die bisherige Konzeption durch eine Planung zu ersetzen, die
23 folgende Grundprinzipien berücksichtigt:

24 Die Gleise für die Tram werden straßenbündig geführt, um so Platz zu gewinnen,
25 damit

- die Baumfällungen auf der Turmstraße deutlich reduziert werden können (von bisher 41 auf maximal 21 – ausschließlich auf dem Mittelstreifen),
- der Mittelstreifen prinzipiell erhalten bleibt und unter Einbau technischer Bewässerungshilfen nachhaltig neu bepflanzt wird und gleichzeitig eine effektive Querungsmöglichkeit bietet,
- die Gehwege auf der Nord- und Südseite in ihrer bisherigen Breite erhalten bleiben,
- die Oberleitungsmasten der Tram statt auf den Gehwegen auf dem Mittelstreifen bzw. im Bereich der Haltestellen errichtet werden (in wesentlich weniger massiver und damit kostengünstigerer Bauweise),
- einseitig ein auf 3,50m erweiterter Radstreifen geschaffen wird, der gleichzeitig in beiden Richtungen von Einsatzfahrzeugen genutzt werden kann (safety lane),
- ausreichend Lieferzonen auf der Turmstraße geschaffen werden können,
- neue Baumstandorte und weitere Sitzbänke und Abfallbehälter Platz finden.

Der Vorrang des ÖPNV soll durch eine qualifizierte Pulkführerschaft für die Tram und die verbleibenden Busse mit entsprechenden Ampelschaltungen sichergestellt werden.

Die beigefügten Straßenquerschnitte zeigen eine Aufteilung des Straßenraums bei einer Planung, die diesen Grundprinzipien folgt.

Wir sind davon überzeugt, dass eine solche Planung die Aufenthaltsqualität auf der Turmstraße verbessert, den Erfordernissen der Klimaresilienz in einem hochgradig hitze- und luftschadstoffbelasteten Stadtteil Rechnung trägt und die Investitionskosten reduziert – ohne dass es zu einer Beeinträchtigung des Vorrangs für den ÖPNV kommen wird.

Für weiterhin notwendige Baumfällungen sind pro gefälltten Baum zwei Nachpflanzungen in Moabit vorzusehen.

Um sicherzustellen, dass der Durchgangsverkehr nicht auf die angrenzenden Kieze ausweicht, sollen dort durch das Bezirksamt unter Einbindung von Anwohnenden und Gewerbetreibenden entsprechende Kiezblocks geplant und umgesetzt werden.